

# 昭和初期における大都市圏郊外電気鉄道の遊覧地開発 ——阪和電気鉄道を事例として——

貝澤 武史 \*

The Development of Electric Railway Sightseeing Destinations  
in the Suburbs of Osaka Metropolitan Areas  
During the Early Showa Period:  
A Case Study of the Hanwa Electric Railway

## I はじめに

### 1) 本稿の目的

日本における私有鉄道、特に大都市圏郊外電気鉄道の経営面での著しい特徴のひとつとして、沿線地域の遊覧地開発と、その遊覧地への旅客輸送という新たな需要の創出が挙げられる<sup>1)</sup>。こうした私鉄による遊覧地の開発・運営は、1900（明治 32）年頃から主に西日本に開設され始めた私鉄系海水浴場に端を発すると考えられる（小川，1993）。その後動植物園等の形態も現れ始め、これらの一部はやがて複数の遊戯施設を伴って規模を拡大し、大正期には総合型遊園地としての形をほぼ整え、昭和に入ってから戦前における私鉄系遊園地の全盛期を迎えるのである。

青木（1974）は、近代交通網の発達と観光地との関連を第2次世界大戦前3期、戦中1期、戦後1期の5期に区分している<sup>2)</sup>。このうち第2期（1900年代後半～大正期）ならびに第3期（昭和戦前期）が上の流れに対応する時期である。すなわち、第2期において都市近郊の遊覧地開発がなされ、第3期に成熟期を迎えたということになる。

本稿では、第3期における私有鉄道の遊覧地開発に着目し、あらゆる開発・営業施策の手法が出揃っ

たともいえるこの時期において遊覧地開発ならびに遊覧客誘致がどのようになされていたかを、具体的事例に基づいて明らかにしたい。事例として用いたのは、大阪と和歌山を結ぶ高速鉄道として1929（昭和4）～30年に開業した阪和電気鉄道（以下阪和電鉄と略、現・JR 阪和線）である。阪和電気鉄道が営業していた時期は前期の区分の第3期に相当し、遊覧地開発の発達段階である第2期を経験していない。そのため、第3期のわずか10年余りの間に第2期と第3期を凝縮したかのようなきわめて密度の濃い開発・営業施策を展開しており、研究対象として興味深い。しかしながら、戦時下の交通統制により南海鉄道（現・南海電気鉄道）との合併を経て国有化されるという特異な経緯を辿っており、それゆえか阪和電鉄に関するこの種の事例研究は皆無に等しく<sup>3)</sup>、阪急電鉄など他社に関して言及した文献が多くみられるだけに阪和電鉄の欠落が際立つ。そこで、この欠如を多少とも補充する意味合いも込めて、阪和電鉄を事例に採用した。また、研究に困難を伴う所以となっている、合併と国有化による遊覧地開発の頓挫と遊覧地の経営主体喪失についても、阪和電鉄に個有の特徴と捉えて着目したい。

\* 大阪市立大学文学部地理学専攻 卒業生

## 2) 阪和電気鉄道の略史

阪和電鉄は1919（大正8）年11月に免許申請がなされている。敷設目的は、当時需要の増大していた綿布の大生産地である泉南・泉北地域の交通網の拡充、第四師団砲兵連帯駐屯の伯太村方面の交通網の整備、高燥の地を通過することから大阪市民・和歌山市民の郊外生活に寄与すること、以上の3点であった。発起人は綿業・紡績関係の大阪財界人グループ、和歌山地区有力者グループ、大阪商船系グループ、宇治川電気系グループ、京阪電気鉄道系グループに大別される。大阪商船は南紀方面への航路を多数運航しており、後述の紀勢西線建設による勢力衰退の防止を、宇治川電気系は阪和電鉄への電力供給権獲得を、和歌山市内軌道線を有していた京阪電鉄は和歌山地区の勢力拡大をそれぞれ目的としていた。

この申請に対し、起終点を国営鉄道線に接続すること、国営鉄道と同一規格で建設することの2点を条件に、1923年7月に免許が交付された。この2つの条件は、1921年から建設されていた国営紀勢西線との連絡運輸を目的としたものであった。紀勢西線は大阪と直結することでより効果が増大することから、政府は当時阪和間を結んでいた南海鉄道（難波 - 和歌山市間 1903（明治36）年3月全通）を買収しようとしたが実現せず、そこへ折よく申請のあった阪和電鉄に紀勢西線連絡の性格を持たせようとしたのである。阪和電鉄側もこれを受け入れ、1926年4月に会社を設立し、1929（昭和4）年7月18日にまず第1期線として阪和天王寺（現・天王寺） - 和泉府中間と鳳 - 阪和浜寺（現・東羽衣）間を開業、残る和泉府中 - 阪和東和歌山（現・和歌山）間も1930年6月16日に開業した。

沿線人口が少なく知名度も低かったことから、開業後しばらくは苦しい経営が続いていたが、線路や車両が高速運転可能な設計であることを活かして、1931年にスピードアップを実施した。阪和間をノンストップ特急が48分で結び、これは当時日本最速で、一躍世間の注目を集めるに到った。このほか、積極的な旅客誘致策も奏功し、結果、1933年上半期（4～9月）に初めて実質的な黒字決算を計上している。

阪和電鉄ではその成立の経緯から、南紀直通列車

の構想が早くからあったが、南海電鉄との競願や紀勢西線の建設の遅れから容易には実現せず、ようやく1933年11月から週末運転の南紀直通「黒潮列車」が走り始めた<sup>4)</sup>。同年12月には特急を超特急に格上げのうえ更なるスピードアップを敢行、阪和間を45分で結ぶようになる。このほか、沿線開発の進捗もあって収支は好調に推移し、ついに1936年上半期に累積赤字を全額解消した。その結果、開業以来長らく無配であったが1938年上半期に初の株主配当が実施されている。

1937年7月に日中戦争が勃発すると、日本社会は急速に戦時体制に移行し、阪和電鉄においても12月の「黒潮列車」の廃止（愛称をもたない南紀直通列車は存続）等、それに対応していくことになる。そして、戦時体制下における交通統制により南海鉄道との合併が決定し、鉄道省の仲介のもと、1940年12月1日に阪和電鉄は南海電鉄に吸収合併され会社解散となった。

南海合併後は同社山手線となり営業を続けていたが、わずか3年後の1944年1月、山手線の国家買収が突然決定し、和歌山地区の軍需工場への資材等の搬出入のためという名目で5月1日に強制買収された。

以上、阪和電鉄の略史をみてきたわけであるが、阪和電鉄の経営上遊覧地開発がやや二義的な位置にあることは否めない。しかし、旅客誘致と収支改善のために不可欠な要素であったことは明白であり、その点では重要であったといえる。

## II 阪和電気鉄道の遊覧地開発と旅客誘致

本章では、「大阪朝日新聞」に掲載された阪和電鉄の遊覧広告を資料として、阪和電鉄がどのような遊覧地にどのような手段をもって旅客を誘致したのか、その営業施策を明らかにしたい。資料の対象としたのは、阪和電鉄が営業していた1929（昭和4）年7月から1940年11月までの、大阪朝日新聞に掲載された阪和電鉄の全ての遊覧広告である。

なお、該当する新聞広告には大きく分けて2つの種類がある。ひとつは、新聞社が設定した「朝日案内」という欄を利用したもの、もうひとつはそれ以

外のものである。前者が、大きさが制限され絵や写真も使えないため目立ちにくいのに対し、後者は独自にデザインできるためよりアピール性の強いものとなっている。以下では便宜上、前者を「案内広告」、後者を「独自広告」と称することにする。

#### 1) 主要な遊覧地の分布

まず、阪和電鉄が宣伝した遊覧地の分布を把握するために、主な遊覧地を地図上に表示した(第3・4図)。これらの図から、自社沿線のみならず遠く紀伊半島南端まで阪和電鉄の宣伝対象となっていることが分かる。これは、前章でも述べたように阪和電鉄が国営の紀勢西線と連絡運輸を行うことを条件に免許され、また実際に南紀直通列車が運転されていることを考えれば当然のことといえる。また、阪和間に限ってみると、遊覧地は阪和電鉄線の海側には殆どみられず、逆に山側では広範囲に分布していることに気付く。これは、海側が市街化の進んだ狭隘な地域でもともと遊覧対象に乏しく、しかも南海鉄道の勢力圏であったことによるものと考えられる。更に、列車の直通はなかったものの紀伊中ノ島駅において連絡運輸を行うようになった和歌山線沿線にも、わずかながら遊覧地が存在していることにも留意したい。

#### 2) 主な遊覧地と旅客誘致策

本節では、主な遊覧地について、その内容と阪和電鉄の営業施策を具体的にみていきたい。なお、阪和電鉄が特に重点的に開発・宣伝を行った砂川遊園に関しては、次章で詳しくふれるのでここでは扱わない。

##### (a) 我孫子観音

我孫子観音は聖徳太子の創建による真言宗の古刹で、正月や節分時に多数の参拝者があるため、阪和電鉄では1930(昭和5)年の元旦から我孫子観音前臨時駅を開設している(同年12月に常設化。現・我孫子町、第5図)。新聞広告は年末年始と節分時に集中的にみられ、その他の時期には縁日や彼岸詣り、法会等でわずかにみられる程度である。初詣で・節分詣で時には運賃の割引、増発、終夜運転が毎年のように実施され、1932・34目年の節分時には急行

の我孫子観音前駅臨時停車も行われた(第6図)。

##### (b) 仁徳天皇陵

日本最大の方後円墳であり、現在も観光客が訪れているが、阪和電鉄の当時は主として初詣での対象として宣伝されている(第7図)。開業当初から仁徳御陵前駅(現・百舌鳥)が設置され、年末年始のほか散策やハイキングの広告も若干みられる。また、北の反正天皇陵、南西の履中天皇陵とあわせて、「三御陵巡拝」と宣伝されることもあった(第8図)。

なお、仁徳陵周辺の遊覧地開発として御陵前菀園が上野芝菀園とともに1931(昭和6)年5月に開設されている(第9図)。同園は秋には芋園として開園した(第10図)。また、御陵前では1937年3月より、関西初といわれるチューリップ園も開園し、入園券と球根付の割引切符が発売されている(第11図)。これらはいずれも阪和電鉄の直営で、春と秋に広告が集中している。

##### (c) 家原寺

智恵の文珠として有名な寺院で、新聞広告は1月の初詣でととんど法要(第12図)、3月の彼岸詣りが中心となっている。1935(昭和10)年頃からは、上野芝駅から家原寺とお鈴の宮(蜂田神社)をまわって鳳駅へ到るハイキングコースが設定され、その広告が増加している。割引切符では、我孫子観音や百舌鳥八幡宮等、他の社寺も含めた巡拝割引乗車券が年末年始・節分時に発売され(第13図)、1936年5月からはハイキング割引乗車券も発売されている(第14図)。なお、ハイキングに関しては後述する。

##### (d) 大鳥神社

我孫子観音、仁徳天皇陵と並んで参詣の宣伝広告が多い。初詣で・節分詣でのほか、4月の花摘祭(第15図)、11月の武道大会(第16図)が主要な行事として宣伝されている。また、葛葉稲荷神社・百舌鳥八幡宮とあわせて映画女優による節分巡拝が企画されたり(第17図)、初詣で・節分詣で時に金盃等の当たる福引を実施したり(第13図)と、我孫子観音や仁徳陵等と比べて派手な施策がとられているのが特徴である。

## (e) 阪和浜寺海水浴場

浜寺は昔から景勝地として知られ、1906(明治 39)年に南海電鉄が海水浴場を開設して以降は一大遊覧地として発展した。阪和電鉄が計画した浜寺への支線は、本線と南海鉄道との連絡を目的としていたが、海水浴場として有名な浜寺への乗入ルートの確保という意図も多分にあったと思われる。事実、1929(昭和 4)年の第 1 期線開業直後の広告には、本線は和泉府中まで開業していたにもかかわらず「濱寺行」と宣伝されている(第 18 図)。但し、浜寺支線は当初の計画より南側に建設されたため、阪和浜寺駅(現・東羽衣)は浜寺ではなく羽衣地区に位置している。

浜寺海岸に阪和電鉄独自の海水浴場を開設する計画は早くからあったと思われ、早くも開業の翌 1930 年 7 月 1 日から、無料の休憩所・脱衣所等を備えた直営海水浴場を開設している(第 19 図)。12 日からは阪和天王寺 - 阪和浜寺間無停車の急行を増発(第 20 図)、海水浴割引乗車券も発売して海水浴客の誘致に努めており、翌年以降も同様の施策がとられた。

新聞広告は、海水浴場という性格上 6 月下旬から 8 月に集中し、その集中度は 90% 以上、「独自広告」に限定すれば 100% である。海水浴期間中は集客のため種々の催しが行われ、広告もその案内が目立つ。催事は、1933 年以降恒例となっているクロンボ大会(第 21 図)のほか映画上映会、仕掛花火(第 22 図)、運動会(第 23 図)、豪華商品が当たる福引(第 24 図)、漫才、武道泳法演技大会等枚挙にいとまがない。1938 年頃からは、時局を反映して単なる娯楽目的の催事は減少し、軍事劇や愛国歌合唱(第 25 図)といったものが増加する。宣伝文句も「海に鍛へよ」など心身鍛錬を促すものに变化している。なお、催事はその多くが週末に開催されていることから、家族連れを主たる対象としていたと考えられる。

海水浴以外では、3 月頃に信太山野砲隊による実弾射撃の広告がみられる程度である(第 26 図)。

## (f) 信太山

信太山では毎年 8 月ないし 9 月に盆踊り大会が開催され、それにあわせて開業直後の 1929(昭和 4)

年から終夜運転が実施され(第 27 図)、以後満州事変勃発等による社会情勢の不安定な 1931・32 年を除き、1936 年まで毎年継続されている。その他では春のつつじと信太山野砲連隊記念祭(4 月)、秋の月見、冬の兎狩り等がみられるが、いずれも広告の規模は小さい。1935 年頃からはハイキングの広告が増加し、その他の内容のものは減少している。

## (g) 瀧ノ池

長瀧駅南方の山中に位置する池で、1934(昭和 9)年まではキャンプ地として、稀に小さく広告に掲載されるにすぎなかった。しかし、1935 年 7 月に、同池畔に阪和電鉄直営のキャンプ場が開設されると広告数が急増している。翌年には上之郷村が同池畔に青年宿泊所を開設しており(第 28 図)、以降の広告は殆どがこれらの施設に関するものになる。また、ハイキングと組み合わせた広告も多く、中には「山百合咲き初む」(第 29 図)「山桃熟る」などの文句を付加したものもみられる。1937 年夏には瀧ノ池キャンプ場往復割引切符が発売された。

## (h) 根来寺

和泉山脈南麓に位置する真言宗の総本山で、桜の名所としても有名である。1931(昭和 6)年から広告がみられるが、阪和電鉄線からは離れているため「紀伊驛より自動車」と注記されている(第 30 図)。しかし 1935 年 1 月に、阪和中ノ島駅(現・紀伊中ノ島)が和歌山線紀伊中ノ島駅(1974 年 10 月廃止)と連絡運輸を行うようになると、和歌山線乗りかえで「船戸又は岩出」下車に変更されている(第 31 図)。更に、1938 年 4 月に紀伊駅と根来寺とを結ぶ直営バス路線が開業し、「大阪より最短・至便」の宣伝文句とともに「紀伊驛より直営バス」のルートで宣伝するようになった(第 32 図)。広告の内容は春の桜、秋の紅葉が多く、参詣を促すものは僅少となっている。

## (i) 和歌浦・新和歌浦

和歌浦は昔から景勝地として有名であったが、和歌山市内からこの和歌浦への軌道線を有していた合同電気<sup>5)</sup>が阪和電鉄の和歌山側に電力を供給してい



たこと、和歌浦の開発を手がけている会社の幹部が阪和電鉄の発起人に加わっていたこと、等により、阪和電鉄の和歌浦・新和歌浦方面への遊覧客誘致は和歌山開業とほぼ同時に開始されている(第33図)。新聞広告はこれ以降必ず掲載され、季節的変動も少なく年間を通じてコンスタントにみられる。具体的には、1月の「初旅」に始まり3月の桜、3～4月の汐干狩、夏の納涼・海水浴、9月に入って月見、秋の行楽と続く。

割引切符では、1930(昭和5)年6月から合同電気線も含めた「廻遊乗車券」を発売、9月にはこれに掲載料理店の食券を加え、「宴遊切符」として発売された(第34図)。この「宴遊切符」は、その後行楽期ごとに発売され、ロングセラーとなった。このほか1931年からは、土産用具付の汐干狩割引切符も発売されている。

なお、宴遊切符は後に酒・料理付に変更されており、「新年宴會に新和歌浦宴遊券」(第35図)といった広告もみられることなどから、和歌浦・新和歌浦は阪和浜寺等と比べて大人向けの遊覧地であったと思われる。

#### (j) 双子島遊覧地

前項でふれたように、阪和電鉄は和歌浦・新和歌浦への遊覧客誘致を積極的に行っていたが、更に雑賀崎西方の男島(大島)、女島(中ノ島)、双子島を独自に開発することとし、男島に休憩所、食堂、回遊道路等を設置して1931(昭和6)年5月から新名所としてPRを開始した(第36図)。同時に阪和電鉄線、合同電気線、新和歌浦港からの遊覧船と食事券がセットになった割引切符「新和歌浦双子島遊覧券」も発売され、ロングセラーとなっている。

双子島は、釣り・舟遊び・キャンプ・海水浴・島巡り等のできる海上遊覧地という性格上、春から秋にかけて宣伝され冬季には広告はみられない。1935年頃までは、阪和浜寺を別とすれば阪和電鉄の開発による唯一の多目的遊覧地であり、広告の掲載頻度も高かったが、1936年に砂川児童遊園が全面竣工すると阪和電鉄の遊覧地開発・遊覧客誘致の重点は砂川に移行し、自然双子島の広告数は減少している。

催事では、1932年以降、伊勢志摩の海女による貝採り実演が夏季の恒例行事となっている(第37図)。

#### (k) 紀三井寺

和歌浦の東に位置する紀三井寺には和歌浦から合同電気の軌道線が延びており、和歌浦・新和歌浦と同様に1930(昭和5)年6月から「廻遊乗車券」(後に料理券付「宴遊切符」、1932年からは拝観料もセットした「紀三井寺宴遊券」)が発売されている。広告の数も多く、年間では名物の彼岸桜の咲く3～4月(第38図)、ついで行楽期の秋が多い反面、冬・夏はきわめて少なく、したがって初詣で等の広告は殆どみられない。根来寺もそうだが、大阪から距離がありすぎるため初詣で等の参拝対象にはなりにくいためと思われる。事実、阪和電鉄が初詣で・節分詣での対象として宣伝している社寺は、殆どが鳳以北に存在する。

#### (l) 白浜湯崎温泉

紀勢西線が白浜口(現・白浜)に達したのは1933(昭和8)年12月であるが、阪和電鉄ではそれ以前の1930年から白浜方面への遊覧広告を掲載しており(第39図)、さらの1931年1月から「白浜湯崎温泉宿泊遊覧券」を発売している(第40図)。この切符は白浜湯崎温泉までの往復乗車券(印南まで鉄道、そこからバス)と旅館宿泊券をセットした割引切符で、ロングセラーの切符となった。

1933年11月4日から阪和天王寺・紀伊田辺間(12月20日の紀勢西線紀伊富田延長開業により白浜口発着に変更)に南紀直通列車が運転され始めると新聞広告の掲載頻度も目立って高くなり(第41・42図)、1934年11月17日から南海鉄道難波発着の南紀直通列車の運転が開始されると、ライバル会社ながら阪和電鉄と南海鉄道に共同による広告も度々みられるようになる(第43図)。

広告の季節的変動は少なく、温泉地であるから入湯を主眼としながらも、1月の「初旅」(第44図)、避寒、2月の観梅、夏の避暑・海水浴、秋の行楽などと組み合わせた広告が多い。

なお、本章第1節で既に指摘したように、阪和電鉄では白浜湯崎温泉以外にも紀伊半島各地の宣伝を行っているが、それに対応して各種割引切符も発売している(第45・46図)。具体的には、熊野瀨リンク遊覧券(1932年10月発売開始、以下同様)、椿

温泉遊覧券（1932 年 11 月）、串本遊覧券・潮岬遊覧券・本宮（川湯温泉）遊覧券（以上 1933 年 12 月）、龍神温泉遊覧券（1934 年 1 月）、熊野巡り割引回遊券（1936 年 5 月）等で、これらの多くは船会社や地元の乗合自動車会社と提携しており、一部は後に鉄道省も協賛している。

#### （m）各種ハイキングコース

阪和電鉄では各種のハイキングコースと、それに対応した割引乗車券を設定しており、新聞広告もハイキング客誘致のものが数多く認められる。特に、日中戦争の勃発した 1937（昭和 12）年頃からは、砂川遊園と各種ハイキングコースが広告の 2 本柱と言ってよいほどである。したがって、阪和電鉄の遊覧客誘致策にふれる以上ハイキングコースは不可欠と考え、本項を設けた。以下、設定されたハイキングコースと割引制度等について概観したい。

和泉山脈は昔から登山やハイキングのコースとして知られており、阪和電鉄ではハイキング客誘致のために、不完全であった登山道や道標を整備した上で紀泉アルプスと称して 1933 年秋より PR を開始した（第 47 図）。翌年 6 月にはハイキング割引乗車券が発売されている。

この紀泉アルプスを先駆として、1935 年頃から次々にハイキングコースが設定された。設定や割引乗車券発売開始の時期については明らかでないものもあるが、以下に示すコースが設定されていた。

紀泉アルプス（山中溪 - 紀伊・六十谷）／信太山（阪和葛葉 - 信太山）／泉南お菊山（長瀧 - 阪和砂川）／家原寺お鈴の宮（上野芝 - 鳳）／久米田池（久米田 - 阪和岸和田）／雨山・土丸城址（熊取 - 日根野）／瀧ノ池廻遊（長瀧）／葛城谷（山中溪 - 日根野）／生石山（野上電鉄生石口）／箕島 - 下津 - 塩津／湯浅 - 箕島／衣奈 - 由良／長峰山脈長保寺／御坊大浜 - 日ノ御崎／護摩壇山越／風吹峠根来越（山中溪 - 和歌山線船戸）／七越峠堀越（和泉府中 - 和歌山線妙寺）／四石山（山中溪 - 阪和砂川）／水間（阪和貝塚 - 泉ヶ丘・和泉橋本）／浅香山（阪和堺）／百舌鳥耳原御陵巡拝（阪和堺 - 上野芝）／牛瀧・犬鳴山（和泉府中 - 日根野）／砂川（阪和砂川）／龍門山（和歌山線粉河）／藤白（合同電気線・紀勢西線海南）／白浜湯崎（大阪鉄道局選定）

以上のうち、紀泉アルプスから水間までが割引乗車券の設定が判明しているコースである。南紀直通列車が運転されていたためか、紀勢西線沿線にも多くのコースが設定されている点が注目される。以上のコースのほか、観梅・観桜とハイキングとを組み合わせた割引乗車券も 1937～38 年に発売されている（第 49 図）。

広告の頻度は、前述のように 1937 年頃から目立って高くなる。同年 7 月に日中戦争が勃発し、長期戦の様相を呈してくると、物見遊山的性格の行楽は次第に姿を消し、必勝祈願の社寺参拝や心身鍛錬目的のハイキング等が奨励されるようになった。阪和電鉄でもこうした社会情勢の変化に対応するかたちで、ハイキングを強調した宣伝をするようになるのである。宣伝文句も、「秋は楽しいハイキング」（第 50 図）といった行楽色の強いものから「體位向上」（第 51 図）「冬に鍛へん」（第 52 図）という、心身鍛錬を目的としたものに変化している。なお、季節別にみると、ハイキングに適した春・秋に広告が多いものの極端な偏りはない。

運輸面では、1935 年から行楽期を中心として、阪和天王寺 - 山中溪間にハイキング列車が運転されている（第 48 図）。この列車はハイキング客輸送に目的を限定しているため当初はノンストップであったが、特に瀧ノ池・砂川方面への便をはかるため長瀧・阪和砂川にも停車するよう改められた。

#### 3) 季節別にみた遊覧地

ここまでは各遊覧地別にみてきたわけであるが、このようないわばタテの切り口だけでは、遊覧客誘致の営業施策を把握しきれない部分が存在する。そこで、ヨコの切り口として季節別に遊覧目的を分類してみたい。新聞広告からこれをまとめたのが第 1 表である。こうしてみると、阪和電鉄が季節感あふれる遊覧の宣伝にも少なからず力を入れていたことが理解できよう。表から読みとれる特徴として、温泉旅行などとは異なり日帰りの散策的な気軽な性格のものが多いため、遊覧地の大半が阪和電鉄沿線にある点が指摘できる。興味深いのは新和歌浦の桜を「新吉野」と称して宣伝している（第 53 図）ことで、吉野という言葉に潜在する場所のイメージ、すなわち桜の名所としてのイメージを喚起させる巧み

な戦略といえよう。また、砂川遊園の文字が多くみられるのは、阪和電鉄がそれだけ砂川遊園を重要視していた現れだといえる。

これらの遊覧目的にあわせて以下のような各種割引切符が発売されている。「観梅割引切符」(山中溪・金熊寺・大井堰を対象、後に「観梅廻遊券」に変更、1931年2月発売開始、以下同様)、「南部梅林観梅切符」(後に「南部梅林遊覧券」に変更、1932年2月)、「観桜廻遊切符」(林昌寺・根来寺を対象、1932年4月、第54図)、「苺狩入園券付割引乗車券」(1932年5月)、「チウリップ狩入園券付割引乗車券」(1937年3月、第11図)、「紀ノ川鮎狩遊覧券」(1931年6月)、「ぶどう狩入園券付割引乗車券」(1936年9月)等がそれで、他に観梅や紅葉とハイキング等を組み合わせた割引切符も発売されている。

### Ⅲ 阪和電気鉄道による総合遊園地開発

前章でみてきたように、阪和電鉄は実に多様な手段をもって遊覧客の誘致に努めていたが、その中で最も大規模かつ総合的な事業が砂川地区における遊園地開発である。この開発を阪和電鉄がいかに重視していたかは、広告の多さに如実に現れている。砂川児童遊園<sup>6)</sup>が営業を開始した1935(昭和10)年から南海鉄道と合併する直前の1940年11月までの期間に掲載された阪和電鉄の「独自広告」全389点(住宅広告を除く)のうち、砂川遊園が宣伝されているものは117点で、全体の30%を占めている<sup>7)</sup>。しかもその多くが砂川遊園を大きく扱っていたり、砂川遊園のみの広告であったりするのである。このように、広告の質・量をとってみても阪和電鉄の砂川遊園開発への意気込みが伺い知れよう。

しかし、その砂川遊園も戦争の激化に伴って次第に衰退し、戦後は経営主体の阪和電鉄そのものが国有化によって既に存在しなかったためもあって復活せず、跡地は住宅地化されて完全に消滅した。それゆえに砂川遊園について述べている文献はわずかで、私鉄の遊園地経営の事例として砂川遊園を採りあげた研究も管見の限りでは存在しない。

本章では、かような砂川遊園についてその実態を明らかにするとともに、阪和電鉄が南海鉄道との合

併を経て国有化された後の遊園跡地の土地利用についても言及したい。

#### 1) 砂川地区の概要

砂川という地名は、砂が川のように流れて見えるという砂川奇勝(写真1)に由来する。砂川奇勝は、およそ200万年前に広く西日本一帯を覆うように存在した内海(第二瀬戸内海)底に生じた堆積層、いわゆる大阪層群が後に隆起し、雨水に浸食されて形成されたといわれている。高倉山の北側、現在の泉南市信達市場に位置し、独特の風景美を有することから、古くから優れた景勝地として知られていた。また、周辺には化石露出地として有名な畦の谷、梅の名所の金熊寺梅溪等も存在し、阪和電鉄による開発以前から遊覧地としての資質は十分に備わっていた。阪和電鉄はこの砂川地区をかすめるように建設され、信達駅(1932(昭和7)年2月頃阪和砂川と改称、現・和泉砂川)が開設された。

当然のことながら阪和電鉄は、砂川奇勝の遊覧地としての性格を早くから認識しており、1926(大正15)年に作成された阪和電鉄の創立広報書類中、沿線の名所旧跡の項に「高倉山西一帶白砂漫々たる所、雨水の爲め土砂流れて自然に川をなしたる状頗る奇観」との記述がある(宇田、1980)。

#### 2) 砂川における遊園地開発

##### (a) 開発以前と砂川テント村の開発

遊覧地としての資質を十分に備え、阪和電鉄もそれを認めていた砂川奇勝であるが、全通後しばらくは他の遊園地と同程度の扱いで宣伝され(第56図)、広告の頻度も決して高くはなかった。広告の内容は摘草・散策・桜・つつじ・月見などが主流であるが、1931(昭和6)年6月に砂川奇勝で女子野球が開催されているのが注目される(第57図)。

砂川地区の阪和電鉄による遊覧地開発は1933年頃から始まったとみられる。この頃から阪和電鉄はハイキングコースの整備を実施しているが、砂川においても奇勝周辺にハイキングコースを整備し、同年7月1日からは、「砂川テント村」が営業を始めている(第58図・59図)。これは阪和砂川駅から砂川奇勝へ向かう途中、百合ヶ池畔に開設され、テントやキャンプ用品のほか、各種娯楽用品やブランコ、

ボート、ハンモック等の遊具を備え、更に売店や風呂屋も設置されていた。こうした充実した各種設備を有していたのは、砂川遊園建設の布石であったと考えて間違いのないであろう。

#### (b) 砂川児童遊園の開発と旅客誘致策

砂川児童遊園をはじめとする砂川遊園の開発に到った経緯については明らかではないが、1926（大正15）年4月の阪和電鉄の会社創立総会において承認された定款中、会社の事業目的を定めた第二条に「土地建物及娯楽機関ノ経営並ニ之ニ関係スル事業」とある（竹田1989）ことから、創立当初より総合遊園地の開発が意図されていたと考えられる。私鉄が遊園地を設置する以上、遊覧客輸送の観点から自社沿線に立地するのは当然であるが、沿線ならば何処でもよいというものではない。その点、砂川は実に絶妙な位置にあった。すなわち、遊覧客の大市場である大阪市からかなりの距離（阪和天王寺 - 阪和砂川間 40.5km）があるにもかかわらず他の輸送機関に旅客をとられる心配がないため多大な運賃収入が期待でき、また開発以前から砂川奇勝という一級の遊覧資源が存在しているためそれなりの知名度もあり、更に遊園地と奇勝とを結合させることでより多様な魅力が引き出せるからである。しかもこの地区は、和泉山脈と大阪平野南端部に挟まれた丘陵地で池も存在するため、起伏景観、親水景観ならびに眺望景観が得られ、環境としても申し分ないものであった。以上の点を勘案すると、阪和電鉄が砂川で遊園地開発を行ったのは当然といえる。

砂川児童遊園は主として児童対象の遊園地として5ヶ年程度の計画で建設され、1935（昭和10）年10月12日から営業を開始した（第60図）。この時点では小トラック・沈床花壇・遊戯場・水遊び場。スワンボート・菖蒲池・溪瀑壁泉・展望台等が設備されていたが、未竣工の施設も多くいわば暫定開業の状態だったため、さほど大々的には宣伝されていない（第61・62図）。全面竣功は翌1936年2月20日のこと（第63図）で、ラスチックハウス・ステージ・グラウンド・妙見堂・大休憩所・大衆食堂・子供自動車・サークリング・モンキーハウス・ボートハウス及び貸しボート設備が新設され、展望台の改築も行われた。その後も表忠塔や子供汽車の新設

等、施設の拡充がはかられている。主として現地での聞き取り調査に基づいて復元した児童遊園周辺の概略図を第64図に示す。また、当時の様子を描いた絵を写真2に示した。

1936年の時点で児童遊園は一通り完成したことになり、「天恵の楽園」（第65図）「お子達の楽園」等のキャッチフレーズで本格的なPRが開始される。以下、前章と同様に新聞広告を資料として、阪和電鉄による砂川遊園への旅客誘致策を分析してみよう。

まず広告の頻度であるが、1936年から砂川遊園の広告が急増し、同年の全「独自広告」中、砂川遊園が宣伝された広告の割合は32.9%、翌1937年には41.3%にも及んでいる。社会情勢の変化から1938年以降はやや低調であるが、それでも38年25.3%、39年27.5%、40年29.2%と高い水準を維持している。広告が集中する季節は春と秋で、これは気候のよいこれらの季節が砂川遊園のような屋外施設中心の遊覧地の行楽に最適であること、夏は海水浴、冬は初詣で・節分詣での広告が中心となること、の2点によると考えられる。

営業面では、従来から阪和天王寺 - 阪和砂川間に観梅等の割引切符（往復1円）が発売されていたが、砂川テント村が開設されると「砂川テント村往復割引切符」（1933年7月発売開始、往復95銭、第59図、1937年より「砂川テント村宿泊券付往復割引乗車券」に変更）が発売された。また、児童遊園が本格開業した1936年2月からは、毎年春と秋の行楽期に割引乗車券を発売している（第66・67図）。価額は長らく往復1円であったが、1940年4月から1円5銭に（第68図、初春の観梅割引は1円）、同年秋には1円15銭に値上げされている（第69図）。普通運賃は阪和天王寺 - 阪和砂川間片道64銭のまま変更されていないので、戦時色が強まるにつれて行楽客誘致策が縮小されていった現れだと思われる<sup>9)</sup>。また、1937年3月から特急が阪和砂川に停車するようにダイヤが改められている（第70図）。

このほかの集客策として、阪和浜寺海水浴場と同様、種々の催事が企画されている。当初はモデル撮影会（第71図）や爆笑大会（第72図）等娯楽色の強いものであったが、戦争の激化により時局に合ったもの（第73図）に変化している。

以上の集客努力の結果、一時期は活況を呈してい

たようで、当時の様子を知る人によると、砂川の賑わいは南海鉄道の淡輪遊園（1908（明治 41）年 4 月開設）を凌ぎ、遊覧客が帰る時間帯には乗車券を買い求める行列が駅前通に生じ、駅への入場制限をするほどであったという。

ところで、広告に掲載されている遊覧目的は実にさまざまで、奇勝、児童遊園のほか梅（第 66 図）・桜（第 72 図）・つつじ・新緑（第 74 図）・萩（第 75 図）・チューリップ・ぼたん（第 68 図）等多様な植物観賞、いちご・みかん（第 76 図）・松茸（第 67 図）・芋等の味覚狩、釣、ハイキング、化石・昆虫採集（第 77 図）等が読みとれる。これには林昌寺、金熊寺、六尾、畦の谷等周辺地域も含まれており、砂川を自社の遊覧地開発の中心と位置付け、広域のかつ総合的ないわば“レジャーランド”に育てあげようとしていた阪和電鉄の姿勢が浮かび上がってくる。そして、児童遊園は砂川奇勝とともにその中心的存在であった。

なお、南海鉄道との合併以後も新聞広告はみられるが、当然ながら扱いは縮小され、淡輪遊園やさやま池遊園（1938 年 5 月開設）と並んで掲載されている（第 78 図）。内容も時局柄貧相になり、「体位向上」等の言葉のあとに遊園名を並べるだけの広告が多い。しかし、中には第 79 図のように砂川遊園が大きく扱われた広告もみられる。

その後広告数は減少し、1943 年以降は私鉄広告自体が殆ど姿を消し、そのまま 1944 年の旧阪和電鉄線の国有化を迎えることになる。

### 3) 土地所有の視点から

ここまでは砂川遊園の開発と営業施策について分析を試みてきたわけであるが、本節では遊園地の造成された土地に焦点を移し、土地所有や利用の変遷について、戦後の動向も含めて明らかにしたい。

#### (a) 開発当時の土地所有の実態

まず注目される事実は、児童遊園の建設された土地が阪和電鉄の所有でなかったことである。複数の地元の人の証言によれば、大阪で石油輸入業を営んでいた田中源太郎（敬称略、以下同様）が河上という人物と共同で砂川地区に土地を購入し、1933（昭和 8）～34 年頃から遊園地を営業し始めた、と

いうことである。この話は、土地台帳等の公的記録と食い違う部分があって現段階では確証を得ることができないが、複数の人の証言であり、以下に述べる事実と符合する点もあるので一概に否定することはできない。その事実とは、堺の河上商店土地部が 1929 年頃から砂川地区において、「砂川林間住宅地」と称して遊覧別荘地の開発を行っていることである（第 80 図）。1929 年といえば、阪和電鉄の第 1 期線区間がようやく開業したばかりであり、砂川にはまだ線路が来ていなかった時である。

その後度々、河上商店による砂川の土地分譲広告が新聞に掲載されているが、その中に「砂川奇勝一大遊園化建設の第一歩」（第 81 図）と記されているものがみられ、河上商店が砂川地区の遊園地開発に関与していたことは間違いないと推察される。また、1933 年 5 月 20 日付大阪朝日新聞に掲載の河上商店の広告記事（第 82 図）には、「一大遊園化する奇勝砂川の玄關口」との見出しで「河上土地部の分譲地は（中略）阪和電鐵沿線第一の景勝地、砂川の玄關口にして砂川驛新改札口（引用者注：砂川奇勝側の東口のこと。1933 年 3 月に新設）通りの両側で、櫻の並木を以て飾られた廣潤な新装道路に面し（中略）將來一大紳士郷と化する砂川莊園に到る咽喉にして絶對的發展性のある大有望地である」との記述があり、既にこの頃から砂川地区を総合遊園地として開発する計画があったことを示している。この広告記事にある、阪和砂川駅東口前の通りに面した区画は、現在も小規模な駅前商店街として存在し（写真 3）、当時のまま残っている建物もみられる。戦前からこの区画に住んでいる人の話では、かつては駅前通りの建物は全て田中源太郎の所有で、住民は田中に家賃を支払っていたといい、恐らく田中が砂川地区の将来性を予見して土地を大量に購入し、駅前通りに面した区画には土地物屋等の商店付住宅を建造して住人を募ったのだと思われる。田中が砂川地区に土地を所有していたのは事実であり、その範囲を判明している部分のみ第 83 図に示した。原因が正確に測量・縮尺されたものではないので分かりづらいが、児童遊園の一部に相当する土地が田中の所有であった。ただ、田中と河上商店との関係については今のところ不明である。

また、田中あるいは河上商店と阪和電鉄との関係

についても現段階では確認できていない。田中や河上商店が阪和電鉄の株主だった可能性もあるが、阪和電鉄の株主構成について明らかにした文献としては現時点で唯一と思われる竹田（1996a）にも両者の記載はない。もっとも、この文献では現在までに発掘された阪和電鉄の株主名簿に基づいて、1,000株以上保有した株主のみ明らかにされており、また文中で竹田自身が指摘しているように、阪和電鉄では小口の株主の割合が他の私鉄に比べて高くなっていることから、田中や河上商店が阪和電鉄の持株数1,000株未満の株主であった可能性は十分に考えられる。今後明らかにされるべき点である。

以上とは別に、阪和電鉄が独自に取得した土地も存在する。さきの田中の場合と同様に、その範囲を第84図に示した。この区域はほぼ全域が砂川奇勝に相当し、児童遊園が造成された区域とは一致しない。この、阪和電鉄による土地取得が遊園開発と無関係だとは考えにくく、恐らく奇勝を自社所有地とすることで他資本による開発を防ぎ、砂川地区における自社の地位を確固たるものにする意図があったと想像される。取得時期については不明である<sup>9)</sup>。

以上明らかとなった事実を勘案すると、砂川遊園は阪和電鉄、土地会社、個人が共同で計画し、3者がそれぞれ用地を確保した上で建設し、遊園の経営権は阪和電鉄が有していたのではないかと推察される。もとより確たる裏付けは現段階ではとれておらず、今後信頼できる資料の発掘とともに更に解明されるべき分野である。

#### (b) 鉄道国有化以後の土地利用

阪和電鉄と南海電鉄の合併の際の「合併契約書」中第五条に、「乙（引用者注：阪和電鉄を指す）ハ（中略）其ノ資産並ニ権利義務ノ全部ヲ甲（引用者注：南海鉄道を指す）ニ引継キ甲ハ之ヲ継承スルモノトス」とある（竹田，1989）ように、砂川遊園も施設・権利ともに南海鉄道に継承された。それでは、旧阪和電鉄線の国有化後はどうなったのであろうか。現地での聞き取り調査によると、一部の遊戯施設は1950（昭和25）年代まで残存し、「飛行塔」や貸ボート等営業しているものもあったという。現在、砂川台団地内にある奇勝集会所に、その当時のものとみられる遊園地内の写真が保管されている（写真4）。

経営の主体は個人とのことで、恐らく土地所有者を指すと思われる。営業とはいうもののものはや遊園地としての機能は殆どなく、地元の子供を対象とした零細なものであったと思われる。

その後の土地所有の変遷に関してであるが、まず旧阪和電鉄所有地は、前述の通り継承していた南海が1962年に、当時の泉南町長に百数万円で払い下げ、更に町長が推定1億数千万円で不動産業者に売却したとする内容が、奇勝集会所に保管されている砂川奇勝保存を訴えるポスター（1965～70年頃のものと思われる）に記されている。旧田中源太郎所有地については、経緯は明らかでないがやはり不動産業者（前述の業者とは異なる）の所有となり、いずれも1965～70年頃に住宅地化されたようである（写真5）。旧阪和電鉄所有地が砂川台団地、旧田中所有地が砂川公園団地となっており、後者の「公園」は、以前児童遊園が存在したことの名残りである。第85図に、旧阪和電鉄所有地および旧田中所有地と現状との対照を示した。旧阪和電鉄所有地内に現在みられる空地は、現存する砂川奇勝の全部であり、泉南市が奇勝公園（写真6）として整備し保存している。

#### IV おわりに

阪和電鉄が砂川遊園の開発に着手した時期は、既に私鉄系遊園の黎明期を過ぎており、阪急電鉄の宝塚などにおいては各種施設がほぼ出揃い成熟の域に達していた。その点では、阪和電鉄の遊園開発は、会社設立自体他社より遅かったとはいえ、かなりの遅れをとっていたかにみえる。

しかしながら、単に遊園の開発時期の比較のみで結論を下すのは早計なように思われる。前章で詳しくみてきたように、砂川遊園の開発はかなり以前から計画されていたものであり、着手が遅れたのは、大規模開発を行い得る企業としての体力を養うための、いわば充電期間が必要だったからだと考える。そしてそれまでに、主に第二章でみてきた各種の営業施策を身につけ、収支が黒字に転じてようやく機が熟した頃に本格的に砂川遊園の開発に乗り出したとみるのが妥当であろう。

更に遊園開発の手法も、従来の流れの延長線上に位置するにとどまらず、新たな流れへと進展する傾向が認められるやに思われる。砂川遊園は、前章でふれたように、奇勝・児童遊園を中心として、林昌寺・金熊寺梅溪・六尾梅林・畦の谷・高倉山等周辺地域の、単独では強力な集客要素とはなりにくい遊覧資源とを結合させ、従来の遊園開発の枠を超えた広域的遊覧地として整備されつつあった。それは青木（1974）が述べている広域観光地の育成（第3期の特徴）に酷似している。すなわち、第2期を経験していないゆえの遅れを縮小するだけでなく、一歩前進した観光開発の形態にまで到達しようとしていたと思われる。もとよりこれは仮説の段階にすぎないが、この点からも阪和電鉄による遊覧地開発の更なる研究を期待したい。

## 注

- 1) 阪和電鉄が存在した昭和初期は、国内旅行において「観光」の理念が定着しておらず、専ら「遊覧」であった（宇田，1993）ことから、本稿では原則として「遊覧」を用いている。
- 2) 青木（1974）が区分した5期は次の通りである。第1期（1900年代前半まで）…既成観光地への輸送鉄道建設。第2期（1900年代後半～大正期）…都市近郊における観光地開発。第3期（昭和戦前期）…国立公園設定と観光開発の広域化。第4期（第2次世界大戦中・戦直後）…観光の衰退と復興。第5期（1950年頃以降）…観光形態の変化。
- 3) わずかに竹田（1989）が概観しているにすぎない。
- 4) 黒潮列車は当初、土曜午後に往路、日曜午後に復路が運転された。紀勢西線は当時非電化だったことから、阪和電鉄線内は電車が鉄道省の客車を牽引し、東和歌山で蒸気機関車と交代するという珍しい運転形態がとられた。1934年11月からは南海鉄道難波発着列車（東和歌山で阪和天王寺発着列車と解結）・平日列車等も新たに設定されている。
- 5) 和歌山市内軌道線は、京阪電鉄の経営不振により1930年5月に合同電気に譲渡されている。
- 6) 新聞広告や竹田（1989）に掲載の阪和電鉄のパフレットから、砂川児童遊園は砂川遊園という全体構想の一部分だと読みとれるため、本稿ではこの2者を区別して用いた。
- 7) 同様の数値を、阪和電鉄の営業期間である1929年から40年を基準にして計算すると、砂川遊園27.2%、

次いで白浜湯崎温泉16.7%となり、やはり砂川遊園の広告がきわめて多いことが分かる。

- 8) 国鉄では1939年春に全ての割引制度を廃止しており、私鉄各社もそれに準じて行楽割引を減らし始めていた。
- 9) 土地台帳の登記年月日は昭和15年12月24日となっているが、この時点では阪和電鉄は南海鉄道と合併して会社解散となっているため、取得年月日と考えることは不可能である。恐らく、所有権移転時は当事者間の取り決め程度で済まされ、後に記入の必要が生じて記入日を書き入れたと思われる。

## 参考文献

- 青木栄一（1974）：観光地と交通，浅香幸雄・山村順次編著『観光地理学』，大明堂，pp. 87 - 112.
- 宇田正（1975）：砂川奇勝の地質と人文，泉南市史紀要第1号，pp. 26 - 34.
- 宇田正（1980）：阪和電気鉄道の成立と泉南人・谷口房蔵——国鉄阪和線前史の一瞥——，泉南市史紀要第8号，pp. 1 - 50.
- 宇田正（1993）：わが国の鉄道史と「観光」の理念——巡礼・遊覧・観光——，鉄道史学13号，pp. 1 - 6.
- 小川功（1993）：我国における観光・遊園施設の発達と私鉄多角経営の端緒——私鉄資本による遊園地創設を中心に——，鉄道史学13号，pp. 15 - 23.
- 竹田辰男（1988）：阪和線のあゆみ，関西の鉄道第18号，pp. 24 - 41.
- 竹田辰男（1989）：『阪和電気鉄道史』，鉄道史資料保存会，394p.
- 竹田辰男（1995a）：『阪和電気鉄道史』補遺人事から見た阪和電気鉄道Ⅰ，鉄道史料第79号，pp. 53 - 66.
- 竹田辰男（1995b）：『阪和電気鉄道史』補遺人事から見た阪和電気鉄道Ⅱ，鉄道史料第80号，pp. 32 - 42.
- 竹田辰男（1996a）：『阪和電気鉄道史』補遺人事から見た阪和電気鉄道Ⅲ，鉄道史料第81号，pp. 13 - 22.
- 竹田辰男（1996b）：阪和電気鉄道「沿線名所寫真帖」から，鉄道史料84号，pp. 17 - 24.
- 中西健一（1963）：『日本私有鉄道史研究』，日本評論新社，521p.
- 南海電気鉄道（1985）：『南海電気鉄道百年史』，南海電気鉄道，723p.
- 三木理史（1989）：戦前阪急の沿線遊覧地開発と輸送——『大阪朝日新聞』の広告にみる——，鉄道ピクトリアルNo. 521，pp. 68 - 74.
- 三木理史（1993）：南海観光圏の形成——開発と輸送からのアプローチ——，鉄道史学13号，pp. 7 - 14.
- 水内俊雄（1996）：大阪都市圏における戦前期開発の郊

外住宅地の分布とその特質，大阪市立大学地理学教室編『アジアと大阪』，古今書院，pp. 48 - 79.

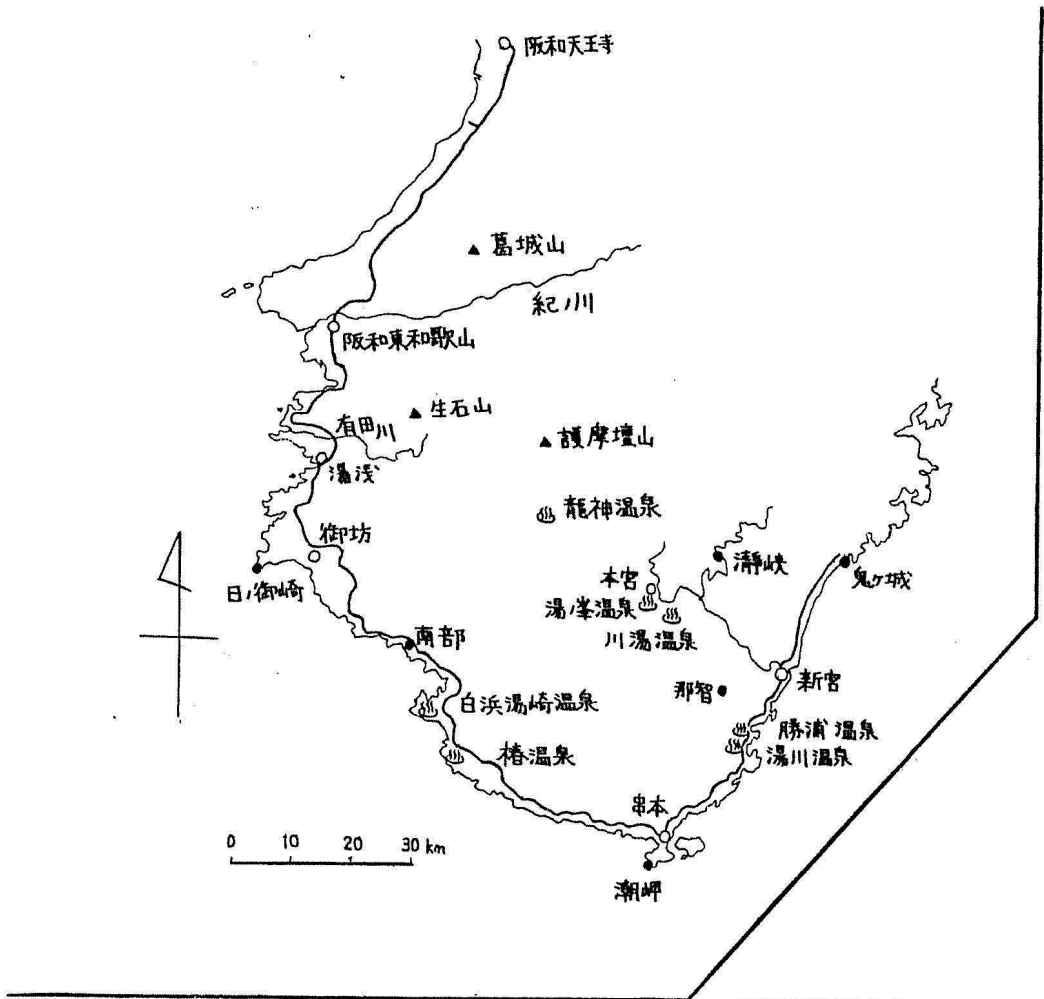
なお，資料として『大阪朝日新聞縮刷版』昭和4年7月～昭和16年12月および『大阪毎日新聞縮刷版』昭和17年1月～昭和19年4月を用いた。

## 付記

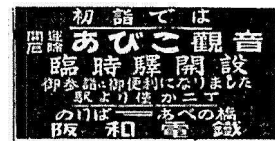
本稿を作成するにあたり，水内俊雄先生をはじめ大阪市立大学文学部地理学教室の諸先生方に御指導をいただいたこと，深く感謝致します。また，現地調査にあたり御協力をいただいた泉南市信達牧野・信達市場の皆様，泉南市役所課税課固定資産税係の皆様，そのほか現地の皆様に厚く御礼申し上げます。

（なおこの卒業論文は1996（平成8）年1月に提出されたものであり、水内の文責で再編集している。なお文字起こしは、院生の川口夏希氏による）





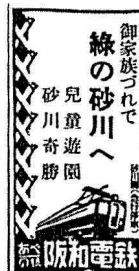
第3図 紀伊半島における阪和電鉄の遊覧広告掲載の遊覧地  
(鉄道は1940年8月8日現在の阪和電鉄と紀勢西線のみ表示)



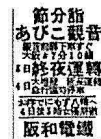
第5図 新聞広告  
1929年12月31日



第1図 「案内広告」の例  
1938年1月1日



第2図 「独自広告」の例  
1936年4月25日

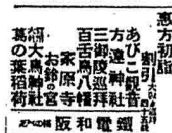


第6図 新聞広告  
1932年2月2日  
「急行臨時停車」に注意

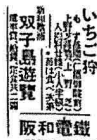




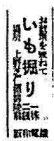
第7図 新聞広告  
1931年1月1日



第8図 新聞広告  
1938年1月1日



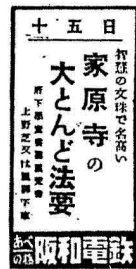
第9図 新聞広告  
1933年5月31日



第10図 新聞広告  
1932年10月23日



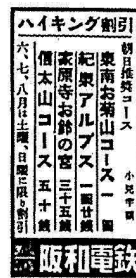
第11図 新聞広告  
1937年3月27日



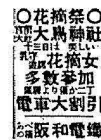
第12図 新聞広告  
1937年1月14日



第13図 新聞広告  
1936年12月30日



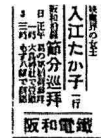
第14図 新聞広告  
1936年5月30日



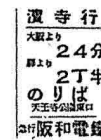
第15図 新聞広告  
1930年4月13日



第16図 新聞広告  
1933年11月25日



第17図 新聞広告  
1933年2月2日



第18図 新聞広告  
1929年7月26日



第19図 新聞広告  
1930年7月1日



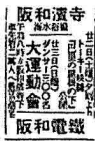
第20図 新聞広告  
1930年7月11日



第21図 新聞広告  
1933年8月9日



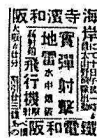
第22図 新聞広告  
1934年8月11日



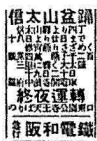
第 23 図 新聞広告  
1931 年 8 月 22 日  
映画や「景品進呈」にも注意



第 24 図 新聞広告  
1937 年 7 月 10 日  
このような、企業とタイアップした  
催しが度々行われている。  
賞品にも注意。



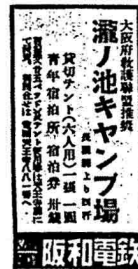
第 26 図 新聞広告  
1931 年 3 月 10 日



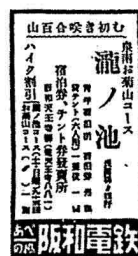
第 27 図 新聞広告  
1929 年 8 月 18 日



第 25 図 新聞広告  
1938 年 7 月 23 日  
「海に鍛えよ」にも注意。



第 28 図 新聞広告  
1936 年 7 月 10 日



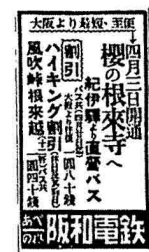
第 29 図 新聞広告  
1938 年 6 月 4 日



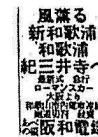
第 30 図 新聞広告  
1931 年 10 月 29 日  
左端より 2 行目に根来寺  
の文字が見られる。



第 31 図 新聞広告  
1935 年 4 月 12 日



第 32 図 新聞広告  
1938 年 4 月 3 日



第 33 図 新聞広告  
1930 年 6 月 20 日



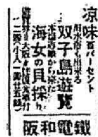
第 34 図 新聞広告  
1930 年 9 月 27 日



第 35 図 新聞広告  
1935 年 1 月 13 日



第 36 図 新聞広告  
1931 年 5 月 10 日



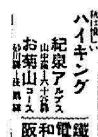
第 37 図 新聞広告  
1933 年 7 月 31 日



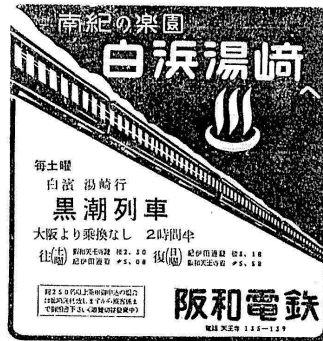
第 38 図 新聞広告  
1934 年 3 月 31 日



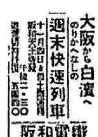
第 39 図 新聞広告  
1930 年 8 月 23 日



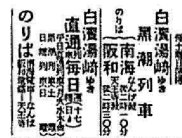
第 40 図 新聞広告  
1931 年 1 月 30 日



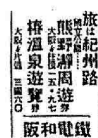
第 41 図 新聞広告  
1933 年 11 月 14 日



第 42 図 新聞広告  
1933 年 11 月 2 日  
「黒潮列車」の名がついたのは 11 月 11 日の列車からである。



第 43 図 新聞広告  
1934 年 11 月 15 日



第 45 図 新聞広告  
1933 年 11 月 2 日



第 44 図 新聞広告  
1935 年 1 月 29 日

阪和発と南海発は東和歌山で同じ列車となっており、発車時刻から阪和の方が所要時間の短いことが分かる。

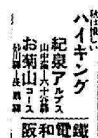


第 46 図 新聞広告  
1934 年 3 月 31 日



第 47 図 新聞広告  
1933 年 11 月 2 日

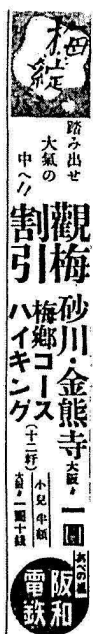
割引切符の設定以前から、市民遠足デー（大阪遠足連盟主催）には運賃割引が行われていた。



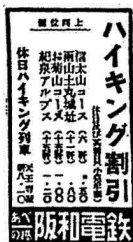
第 50 図 新聞広告  
1934 年 9 月 21 日



1939年4月1日  
ハイキング列車にも注意。



第49図 新聞広告  
1938年2月25日



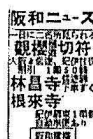
第51図 新聞広告  
1938年3月31日



第52図 新聞広告  
1939年12月2日



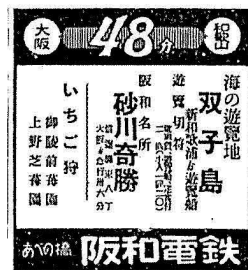
第53図 新聞広告  
1934年4月7日



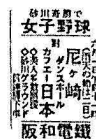
第54図 新聞広告  
1932年4月10日



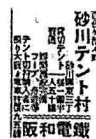
第55図 砂川周辺図  
(明治42年測図之縮図 昭和10年第2回修正測図之縮図 1/50,000 岸和田)



第56図 新聞広告  
1932年5月31日



第57図 新聞広告  
1931年5月31日  
会場は砂川グラウンドとなっている。後の砂川遊園にもグラウンドが設置されているが、同一のものは不明である。



第59図 新聞広告  
1934年8月24日  
運賃割引(左端)にも注意。



第58図 新聞広告記事  
1933年6月30日

**秋の行楽プラン**  
半日では 実金時間(天王寺起点)

辛 振 (八田 山二林作) 上野芝 仁徳御陵前 往復40分  
ピクニック 浅香山 御陵前 信太山 久米田池  
砂川遊園 十二日間 子供ハイキングコース完成

**日がへり**

松 井 村 六日山開き 定食(松茸飯、すき焼き) 85銭  
宴遊券(往復付) 新和歌浦、和歌浦、紀三井寺各往復  
ハイキング 紀泉アルプス (1回20) お菊山 (1回)  
ハイクルート 日曜、祭日 8時50分長瀬、山中溪、停車場  
鳥めぐり 双子島遊覧 食事付割引 700円(小児140)  
白濱湯崎 直通列車 毎日運轉 往復 5回60分

**泊りがけ**

キャンプ 瀬ノ池キャンプ場 焚火場より3キロ  
白濱湯崎 黒瀬列車 土曜日 午後3時45分  
熊野川遊覧 十一日より発売、詳細は御問合下さい

秋の案内要覧 **阪和電鉄**

第60図 新聞広告  
1935年10月4日

**下秋の行楽**

砂川奇勝 新和歌浦 龍崎温泉 白濱湯崎 熊野川遊覧

近くて 粉河・根来旅行

**阪和電鉄**

第61図 新聞広告  
1935年11月2日

砂川遊園  
ハイキング  
阪和電鉄

第62図 新聞広告  
1935年11月14日

近郊第一  
金熊寺・六尾梅林  
砂川遊園  
阪和電鉄

第63図 新聞広告  
1936年2月20日

天恵の樂園  
砂川  
砂川遊園  
金熊寺・六尾梅林  
阪和電鉄

第65図 新聞広告  
1936年3月28日

砂川  
砂川遊園  
阪和電鉄

第67図 新聞広告  
1936年10月10日

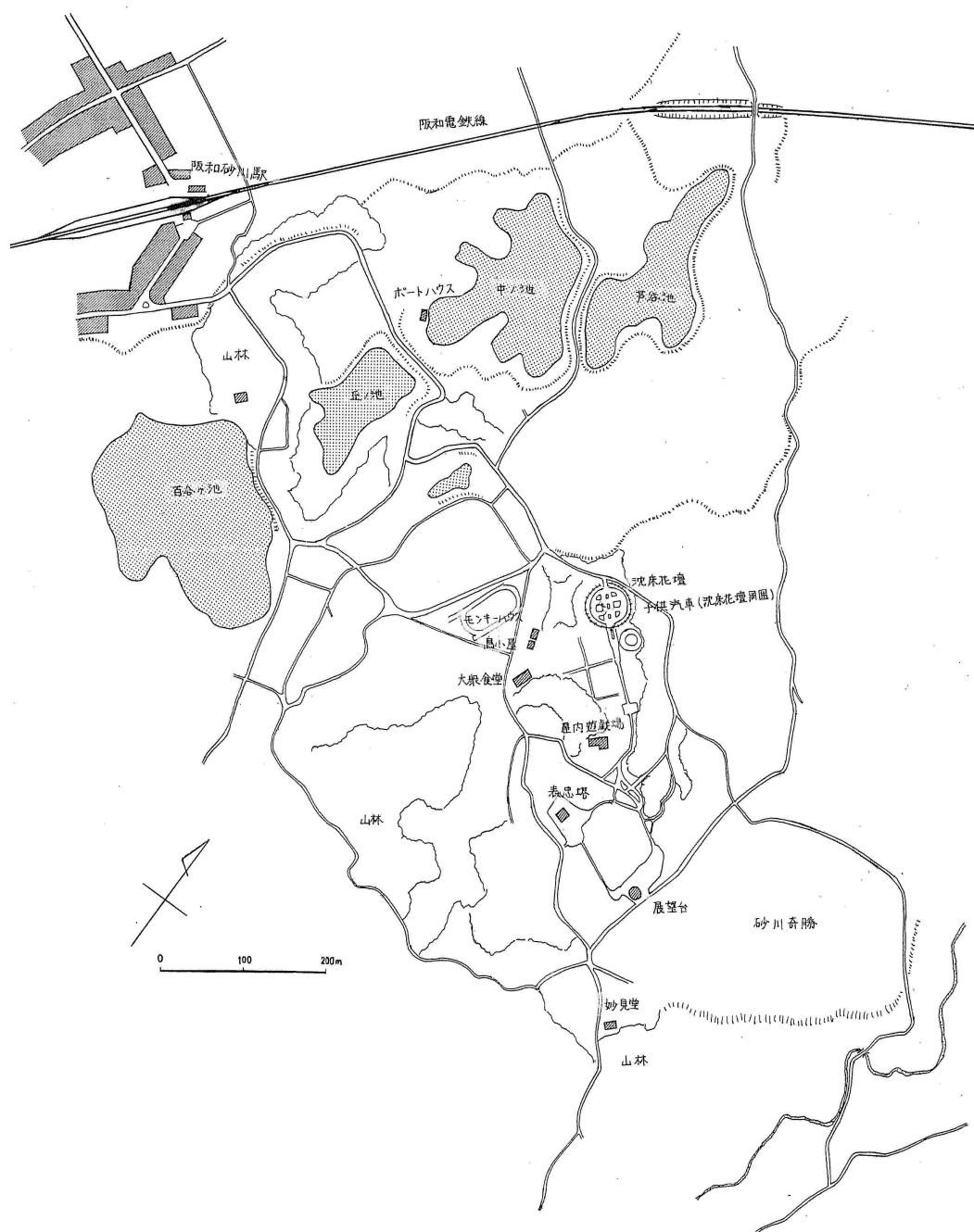
いずれも「往復一円」とある。

砂川  
金熊寺・六尾梅林  
阪和電鉄

第66図 新聞広告  
1936年3月21日

大牡丹園  
砂川遊園  
ハイキング  
阪和電鉄

第68図 新聞広告  
1940年4月27日

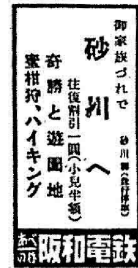
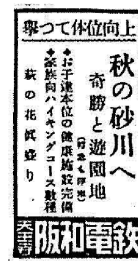
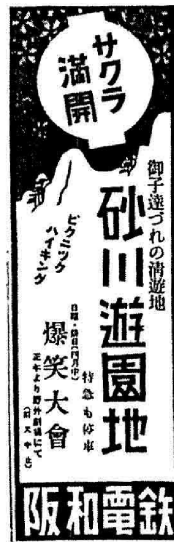
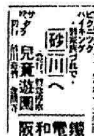


第 64 図 砂川遊園周辺概略図  
米軍撮影空中写真と現地での聞き  
取りから筆者作成。

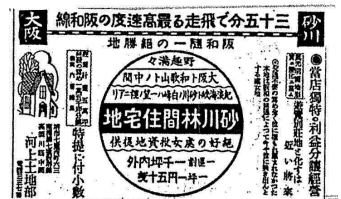
(使用した空中写真：番号 R510-1  
315cw 1947 年 9 月 24 日)  
戦後の写真をベースにしているた  
め、阪和電鉄営業時とは異なる点が

ある。また、各施設の位置等は地元  
の人の記憶によっているため、思い  
違い等で実際と異なることもある。  
縮尺は第 85 図とほぼ同じ。





右上の建物は展望台で、砂川遊園地の広告に度々描かれている。





第 78 図 新聞広告  
1941 年 3 月 29 日



第 79 図 新聞広告  
1991 年 4 月 18 日

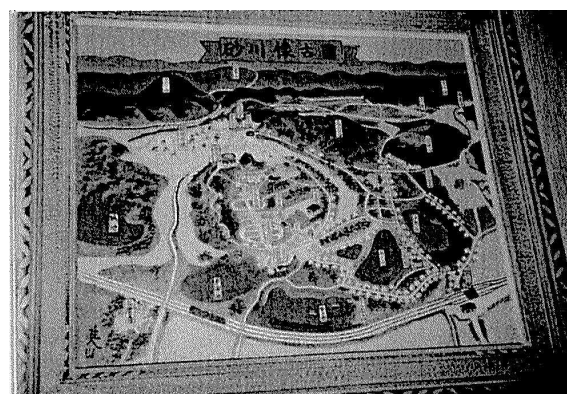
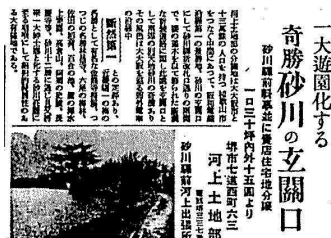


写真 2 砂川懐古図  
奇勝集会所に掲げられているのもので、比較的最近描かれたもの。阪和電鉄発行のパンフレットを参考



第 81 図 新聞広告  
1932 年 6 月 15 日



第 82 図 新聞広告  
1933 年 5 月 20 日

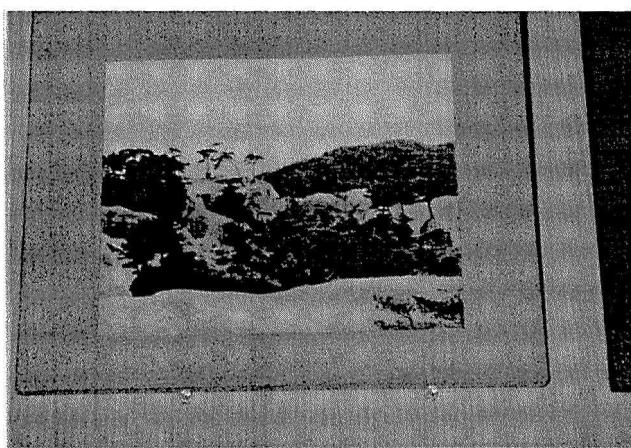


写真 1 砂川奇勝  
現砂川台団地内奇勝集会所に保存のパネル。

1996 年 12 月 27 日筆者撮影。原写真の撮影者、撮影年等不明、恐らく戦後のものと思われる。



写真 3 和泉砂川駅東口前通り  
画面手前が和泉砂川駅。  
1996 年 11 月 21 日筆者撮影。

にしていると思われる。画面手前や左が北。  
1996 年 12 月 16 日筆者撮影。

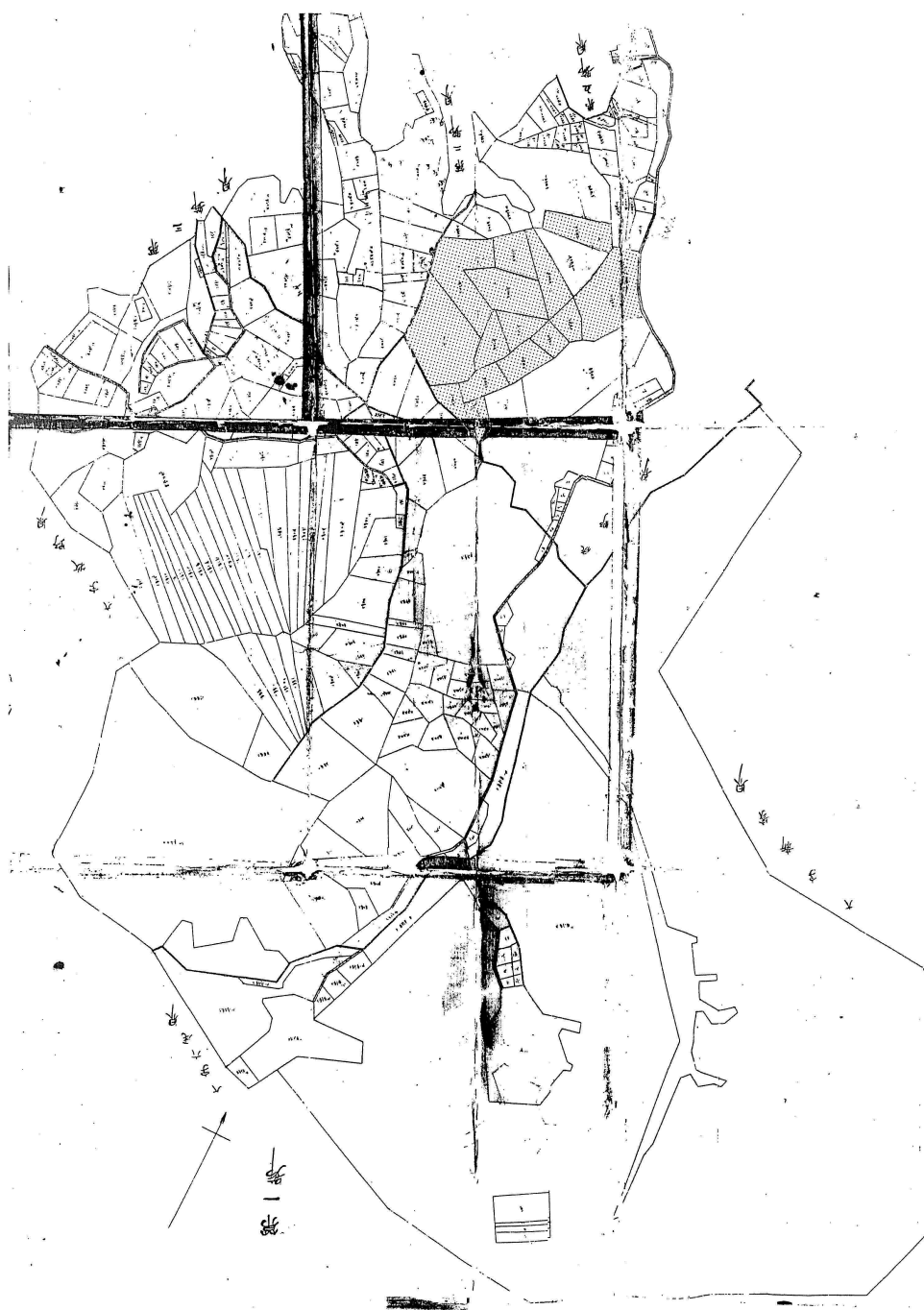


第 83 図 田中源太郎所有地  
(斜線部)

原図：1886 年（明治 19）年頃，地主総代が府知事宛に提出した切図。  
（「信産市場」）（泉南市役所課税課  
固定資産税係所蔵）

正確な地図ではないので縮尺等は  
明示できない。方角は上方やや右寄  
りがおよそ北となるようにしてあ  
る。矢印（⇔）は 3 枚の図の対応関  
係を示す。左上図における右下方に  
突出した部分が、沈床花壇等のあつ  
た所と推定される。

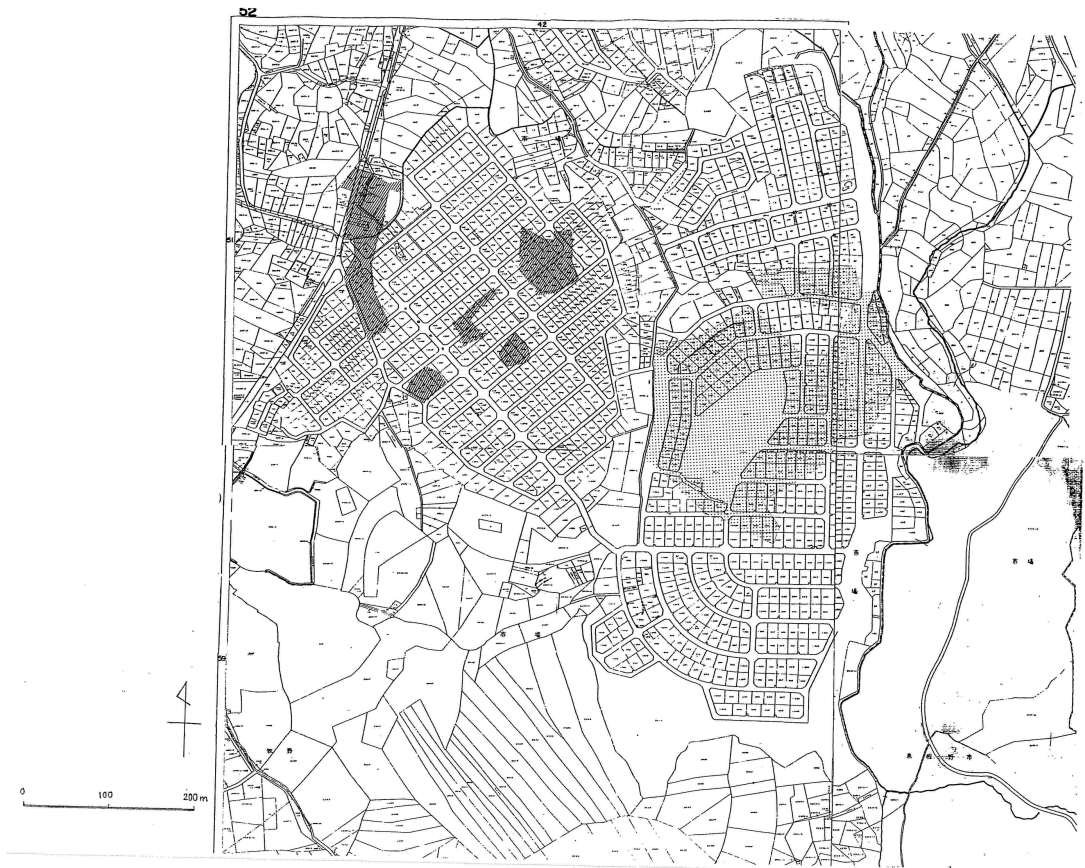
現在の図（第 85 図）も  
参照されたい。



第 84 図 阪和電気鉄道所有地  
(アミ部分)

原図：1886（明治 19）年頃，地主  
総代が府知事宛に提出した切図。  
（「信産市場」）（泉南市役所課税課  
固定資産税係所蔵）

第 83 図の下半の拡大。分かり易く  
するため，故意に上下逆になっている。  
上方右寄りが北。



第 85 図 現在の砂川奇勝周辺  
斜線部が田中源太郎の所有地, アミ  
部が阪和鉄道の所有地だった所。但  
し, 該当地は造成時に大幅に地番の  
合筆・分筆を行っているため切図  
(第 83・84 図)との対照が困難で,  
本図上に示した上記 2 者の旧所有  
地は必ずしも正確とは限らないこ  
とを付記しておく。

図の左側が砂川公園団地, 右側が砂  
川台団地で, 和泉砂川駅は左方やや  
北側に位置する。

原図: 泉南市地番図  
(泉南市税務課発行, 1991 年)  
(本図は原図×25%)

遺漏の表、写真

第 1 表 季節別遊覧目的（大阪朝日新聞掲載の阪和電鉄広告より筆者作成）

春	梅 桜 桃 つつじ チューリップ ぼたん 摘草 新緑 いちご狩 汐干狩	大井堰（日根野），金熊寺・六尾（阪和砂川），山中溪（山中溪），南部（紀勢西線南部） 砂川遊園・林昌寺（阪和砂川），根来寺，和歌山城，新和歌浦（新吉野）， 双子島，紀三井寺 黒鳥山（信太山），久米田池（久米田），和歌山城，安楽川（和歌山線打田） 信太山，砂川遊園 御陵前，砂川遊園 砂川遊園 御陵前，百舌鳥八幡宮，上野芝，大鳥神社，信太山，等 牛瀧山（和泉府中），犬鳴山（日根野），砂川遊園，山中溪・四石山（山中溪），根来寺 御陵前，上野芝 和歌浦
夏	鮎狩 海水浴 花火大会 盆踊	紀ノ川（六十谷），有田川（紀勢西線紀伊宮原） 阪和浜寺，双子島，和歌浦 阪和浜寺，新和歌浦 信太山
秋	萩 月見 ぶどう 芋 松茸狩 みかん狩 紅葉	砂川遊園 百舌鳥八幡宮，上野芝，信太山，新和歌浦，双子島 河合（阪和岸和田） 御陵前，上野芝 松尾寺（和泉府中），横尾・天野山（鳳），鉢ヶ峰（上野芝），等 松尾寺，春木山（和泉府中），神於山（阪和岸和田），天神山（長瀧）， 砂川山，紀三井寺，等 牛瀧山，犬鳴山，山中溪，根来寺

砂川遊園，阪和浜寺，双子島，御陵前（チューリップ，いちご狩，芋）と上野芝（いちご狩，芋）は阪和電鉄直営。

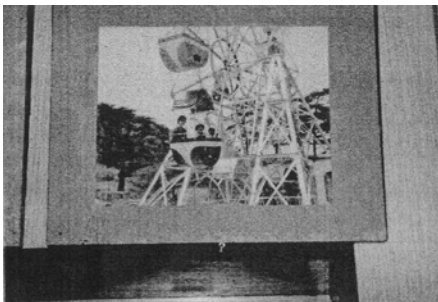


写真 4 砂川遊園内の様子

砂川台団地内奇勝 集会所保存の写真パネル  
「飛行塔」とはこの観覧車のことらしい。

原写真の撮影者，撮影年等不明。戦後のものと思われる。

1996 年 12 月 27 日筆者撮影

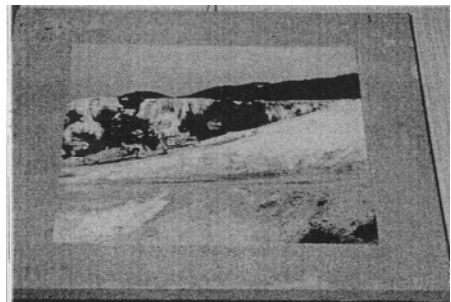


写真 5 宅地造成中の砂川奇勝

砂川台団地内奇勝 集会所保存の写真パネル  
現在の砂川台団地を造成中のもの。

原写真の撮影者不明，1970 年頃。

1996 年 12 月 27 日筆者撮影

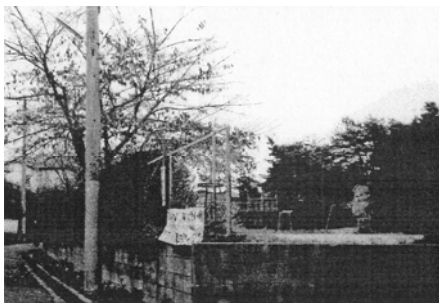


写真 6 現在の奇勝公園

奇勝公園入口（北側）より東望

右手が砂川奇勝であるが，わずか 1 ヘクタールを残すのみで，  
完全に住宅地にとり囲まれている。

1996 年 11 月 21 日筆者撮影